ARMADA ARGENTINA

COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

SECRETO

Ejemplar Nº ORIGINAL COAC

INFORME FINAL

CONCLUSIONES - FASE III

COMPONENTE AVIACION NAVAL



1983

ARMADA ARGENTINA

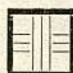
COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE

SECRETO	Ejemplar Nº

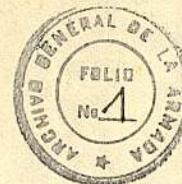
INFORME FINAL

CONCLUSIONES - FASE III

COMPONENTE AVIACION NAVAL



1983





AVIACION NAVAL

FASE III - DEFENSA

1. GENERALIDADES.

El estudio de lo acontecido en esta Fase del análisis, desde el punto de vista de las acciones aéreas navales se inicia el día 3 de abril, fecha en la cual los medios propios comprometidos estaban así distribuidos:

a) Operando en Puerto Argentino.

1 Helicóptero H-3 desde "ALTE IRIZAR". (Transporte).

2 Helicópteros WG-13 desde "HERCULES" y "SANTISIMA TRINIDAD".

b) Embarcados en el Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO"

3 Aviones S2E

2 Aviones S2A

3 Aviones A4Q

3 Helicópteros AIØ3 (1 Config. misil AS12; 2 Config. rescate).

1 Helicóptero H-3 (Config. transporte).

c) Operando desde la BASE AERONAVAL RIO GRANDE.

2 Aviones MC-32

2 Aviones MC-33

1/2 Aviones L-188 (Transporte/Exploración).

1/2 Aviones F-28 (Transporte).

2 Aviones SP-2H (Búsqueda A/Superficie).

1 Avión BE-200 (de estación).

1 Helicóptero AIØ3 (de estación)

A partir de ese momento comenzaron a replegarse a su Base de Asiento las unidades citadas en a) y b), y simultáneamente se inició un gradual incremento de medios propios y de la FUERZA AEREA ARGENTINA (FAA) en las Bases del Sur.

Tras completarse el repliegue, comenzaron inmediatamente las tareas de alistamiento que caracterizaron a esta Fase.

Las unidades que normalmente constituyen el Grupo Aeronaval Embarcado en el Portaaviones (GAE), intensificaron su adiestramiento en tierra con miras al embarco que se avecinaba.

///...2





Así la Escuadrilla de A4Q con nuevos pilotos incorporados, se adiestró en PTAP, ataque a unidades de superficie, combate aéreo, apoyo aéreo directo y defensa contraaérea. Efectuaron además ejercitaciones de armas y prácticas de reabastecimiento en vuelo desde aviones KC-130 de la F.A.A.

Los S2E realizaron PTAP y comenzaron a evaluar un equipo de MAE improvisado que se instaló en los aviones.

Los helicópteros H-3 por su parte intensificaron su adiestramiento en técnicas y tácticas antisubmarinas.

El 18 de abril zarpó el Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO" con el GAE a bordo. Además, dos helicópteros SEA LINX embarcaron en los Destructores Clase 42 y un helicóptero AIØ3 lo hizo en el Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO".

A bordo se recalificaron pilotos de A4Q y S2E, se llevaron a cabo ejercitaciones antisubmarinas y de ataque a unidades de superficie con guiado de S2E. También se efectuó un ejercicio de interceptación de aviones de la F.A.A. que simularon un ataque a la FT.

El 25 de abril, antes de que el Portaaviones tomara PUERTO BELGRANO por razones de mantenimiento, el GAE se replegó a ESPORA.

Durante este período se constituyó la Fuerza de Tarea Aeronaval (FT 80), a cuyas órdenes operaron todos los medios aeronavales que no integraron el GAE, organizados en distintos Grupos de Tarea.

El 12 de abril el Grupo Aeronaval Insular (GT 80.1) estableció el asiento de su Comando en la BASE AERONAVAL RIO GRANDE aprovechando prioritariamente su propia infraestructura. Luego continuó el despliegue a la Isla Grande de Tierra del Fuego (IGTF) de las aeronaves que le fueron asignadas, entre ellas aviones SV-7 SKYVAN y helicópteros SA-330 PUMA de la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA (PNA).

Se arbitraron medidas tendientes a permitir la operación desde RIO GRANDE y USHUAIA de un elevado número de aeronaves, incluyendo medios de la F.A.A. en RIO GRANDE y en la BASE AERONAVAL ALMIRANTE ZAR.

Paralelamente el GT 80.1 comenzó a adoptar las previsiones necesarias para el desarrollo de un aeródromo de campaña en MALVINAS. Allí por su parte el Jefe de la Estación Aeronaval efectuó reconocimientos a distintas pistas auxiliares en SOLEDAD y GRAN MALVINA, seleccionando en principio SAN CARLOS y BAHIA ELEFANTE como lugares aptos para operar. El Comandante del GT 80.1 decidió finalmente adoptar la de BAHIA ELEFANTE en la ISLA BORBON.

Hacia el fin de este período comenzaron a destacarse a PUERTO ARGENTINO las primeras aeronaves que operarían a órdenes del Comando de la AGRUPACION NAVAL MALVINAS.







El 16 de abril COATLANSUR creó la FUERZA DE TAREA DE BUSQUEDA Y RESCATE (FT 50), designando como O.C.T. al Comandante del GT 80.1 y asignándole medios de superficie y aéreos de la ARMADA y de la P.N.A.

Las aeronaves del GT 80.1 durante este período intensificaron su adiestramiento en armas y patrullaron las fronteras con CHILE y la zona insular de TIERRA DEL FUEGO.

Los aviones SP-2H del GRUPO DE TAREA DE EXPLORACION (GT 80.2) efectuaron vuelos de Búsqueda Antisuperficie alrededor de las Islas y al Sur del CABO DE HORNOS, de adiestramiento en guiado de aviones de ataque y de apoyo antisubmarino al buque "FORMOSA" durante su cruce a MALVINAS. Se agregan los gráficos de las trayectorias seguidas.

Por su parte los aviones SUPER ETENDARD (SUE) del GRUPO DE TAREA DE ATAQUE (GT 80.3) se dedicaron a alistar el sistema misil AM-39, para lo cual se adiestraron en las técnicas y tácticas correspondientes, incluyendo ataques a unidades de superficie y reaprovisionamiento de combustible desde aviones KC-130 de la F.A.A. Una vez completado el alistamiento se destacaron a RIO GRANDE a partir del 19 de abril.

Durante toda esta fase las aeronaves de Sostén Logístico Móvil constituyendo el GT 80.4 continuaron transportando personal y carga en forma intensiva, operando desde RIO GRANDE.

El mayor esfuerzo recayó en el transporte del BIM5 a MALVINAS, del BIM4 a RIO GRANDE y en el establecimiento de un puente aéreo entre PUERTO ARGENTINO y el Continente, para proveer el sostén de las unidades destacadas.

A un avión L-188 se le instaló un equipo CME improvisado con una antena y componentes de S2E y SP-2H, sin que se obtuvieran resultados aceptables en los vuelos de prueba efectuados.

El 22 de abril un avión Boeing 707 de la F.A.A. con Personal de la ARMADA a bordo localizó a la Fuerza de Tarea enemiga, constituída por dos grupos de unidades de superficie.

Tal como ya se citó en el análisis de la Fase II, dos de estos aviones S2E se destacaron a PUERTO ARGENTINO y permanecieron allí hasta el día 13 de abril.



3/1

BUSQUEDAS ANTISUPERFICIE
AVIONES SP-2H NEPTUNO

Rio Grande

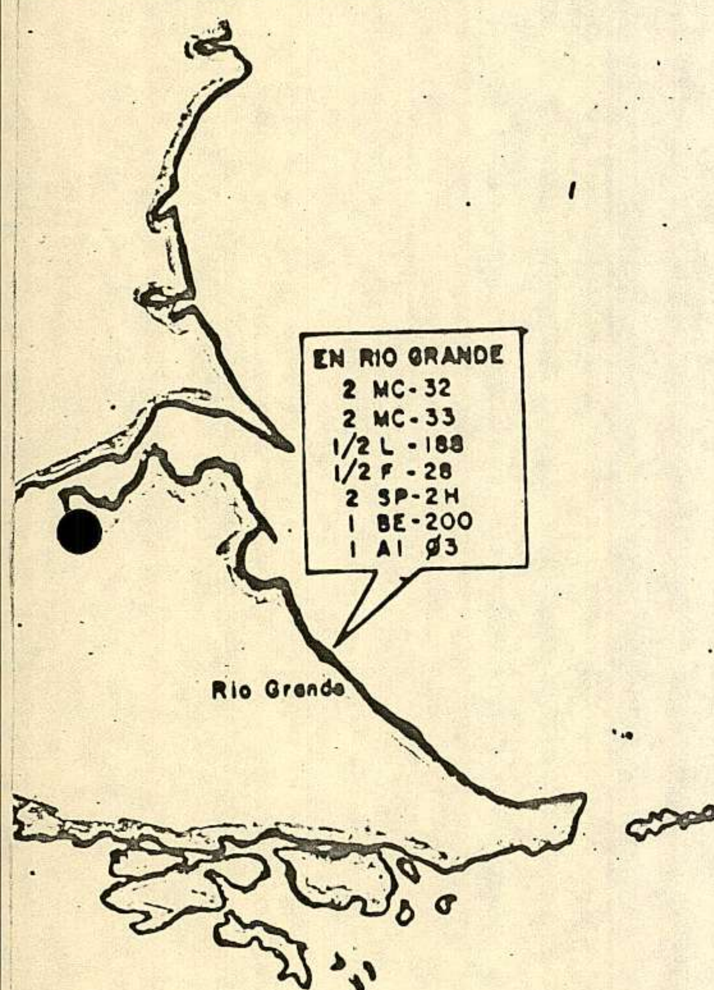
REFERENCIAS

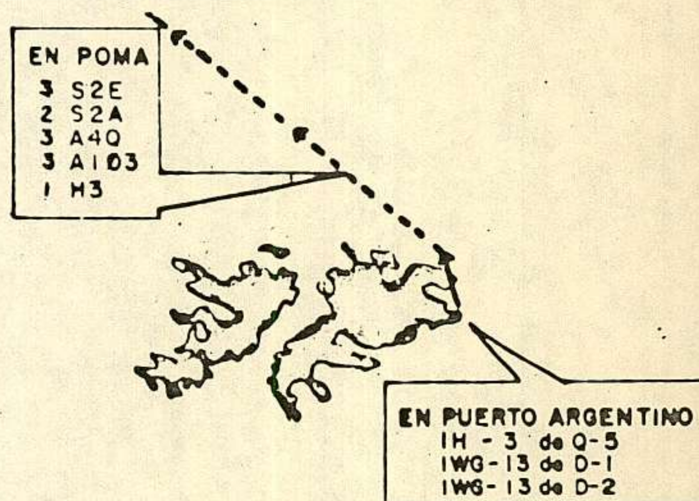
120482 - 10 20 a 19 20
130482 - 09 30 a 17 06
170482 - 05 20 a 14 02
180482 - 06 30 a 13 54
230482 - 12 30 a 21 30

CARTA H 50



3/2

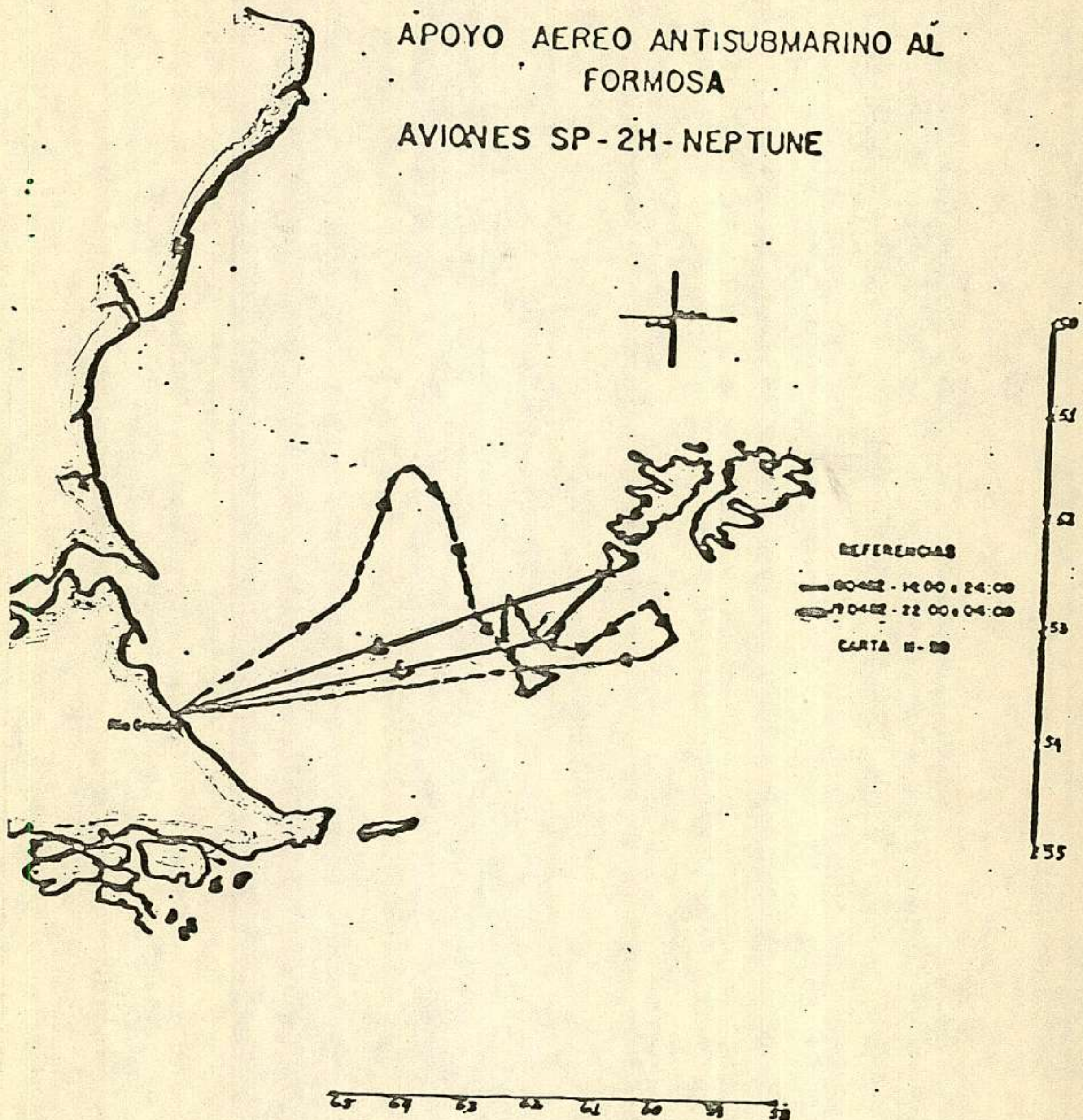




DISTRIBUCION MEDIOS AERONAVALES
3 de Abril



3/3


APOYO AEREO ANTISUBMARINO AL
FORMOSA
AVIONES SP-2H-NEPTUNE
REFERENCIAS
CARTA
51
52
53
54
55

2. PLANES Y ORGANIZACION

2.1. El día 12 de abril el Comandante del TOAS emitió el Plan Esquemático Nº 1/82"S" en el que asignaba tareas a la Agrupación Naval Malvinas y a los medios aeronavales del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES.

2.2. Como consecuencia de lo anterior se constituyó la FUERZA DE TAREA 79, cuyo Comando emitió el Plan de Operaciones Nº 02/82"S" - FUERTAR 79 - contribuyente al Plan Esquemático de COATLANSUR.

En él se preveían operaciones de ataque aéreo para producir el desgaste del oponente utilizando al Grupo Aéreo Embarcado.

Sin que hubiera constancias de una asignación específica de medios, este Grupo quedó configurado así:

2.2.1. En el Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO"

3 Helicópteros AIØ3	(2 en configuración rescate y 1 en ataque con AS-12 y 20 mm)
2 Helicópteros H-3	(Configuración A/Submarina)
4 Aviones S2E	(Configuración A/Superficie y A/Submarina)
8 Aviones A4Q	(1 tanque, 5 con bombas MK-82, y 2 interceptores listos en cubierta)

2.2.2. En el Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO"

1 Helicóptero AIØ3	(con misiles AS-12 y cañón de 20 mm.)

2.2.3. A bordo del D-1 y D-2.

2 Helicópteros WG-13

2.3. El COAN constituyó, como ya se dijo, la FUERZA DE TAREA AERONAVAL 80 y promulgó el Plan de Operaciones Nº 02/82"S" - FUERTAR 80 contribuyente también al Plan Esquemático de COATLANSUR.

La organización inicial adoptada fué la siguiente:

2.3.1. GT.80.1 - GRUPO DE TAREA AERONAVAL INSULAR

16 Aviones MC-32/33.

11 Aviones T-34C.

4 Aviones BE-200.

2 Aviones BE-80F.

///...2



1 Helicóptero AIØ3.

1/3 Aviones SV-7 de la PNA.

2/3 Helicópteros SA-330 de la PNA

2.3.2. GT.80.2-GRUPO DE TAREA EXPLORACION

1/2 Aviones SP-2H.

1/2 Aviones BE-200.

1 Avión L-188 del GT80.4.

1/2 Aviones KC 130 de la FAA.

2.3.3. GT.80.3-GRUPO DE TAREA ATAQUE

4 Aviones SUE.

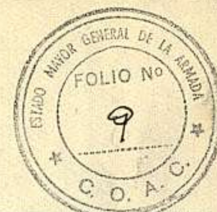
2 Helicópteros AIØ3.

2.3.4. GT.80.4-GRUPO DE TAREA SOSTEN LOGISTICO MOVIL.

2/3 Aviones L-188

2/3 Aviones F-28

1/2 Aviones BE-200



3. CRONOLOGIA DE ACONTECIMIENTOS

---

02 APR - Por la tarde comienza el repliegue a RIO GALLEGOS del primer escalón de la Fuerza de Desembarco y posterior traslado a ESPORA con F-28 y L-188.

- Un helicóptero H-3 embarcado en el A.R.A. "ALTE IRIZAR" cumple transporte de carga y personal a PUERTO ARGENTINO, DARWIN y BAHIA ZORRO hasta el 05 APR.

---

03 APR - Se destacan 2 aviones S2E del A.R.A. "25 DE MAYO" a PUERTO ARGENTINO para cumplir tareas de Búsqueda Antisuperficie. Permanecen allí hasta el día 13 en que regresan a ESPORA.

---

04 APR - La 2da. ESCUADRILLA AERONAVAL DE ATAQUE (SUE), que había suspendido su Plan de Alistamiento el 30 MAR, continúa poniendo a punto el sistema misil AM-39 y adiestrándose en técnicas y tácticas asociadas para su lanzamiento.

- Se completa el repliegue de la FUERZA DE DESEMBARCO a su lugar de asiento con vuelos de F-28 y L-188.

- Desembarcan del V-2, 2 S2A y regresan a TRELEW.

---

05 APR - Grupo Aeronaval Embarcado en V-2 regresa a ESPORA.

- La FAA pide personal de ARMADA y EJERCITO para integrar el COFAS.

- Se establece el "puente aéreo" entre RIO GRANDE y PUERTO ARGENTINO para apoyo y transporte con F-28 y L-188.

- CFT40 pide al COOP que se asignen helicópteros AIØ3 a MALVINAS.

- Arriba a la B.A. RIO GRANDE personal de FAA para coordinar instalación de radar y CIC

---

06 APR - JESMACON pide a COARA que especialistas de ARMADA asesoren a pilotos de la FAA en defensa AA, perfiles, detección e identificación de unidades de superficie enemigas e informa que habrá personal de FAA. desplegado en TRELEW, COMODORO RIVADAVIA, RIO GALLEGOS y RIO GRANDE.

- COPERVALES informa a COARENAUSTRAL que autoriza la operación de medios de FAA en la B.A. RIO GRANDE y la instalación de un radar y un CIC. COARENAUSTRAL en repuesta le solicita oportuna información de movimientos y pregunta relaciones de Comando.

///...2



- 3ra. ESCUADRILLA AERONAVAL DE CAZA Y ATAQUE (A4Q) intensifica adiestramiento con pilotos incorporados en PTAP, ataque a unidades de superficie, combate aéreo, apoyo aéreo directo y defensa contraaérea. Hacen además práctica de reabastecimiento en vuelo con Avión KC-130 de FAA y ejercitaciones de armas.

- Se inicia el traslado del BIM4 de TRELEW a RIO GRANDE con aviones L-188 y F-28.

- La FAA prohibe todos los vuelos en la región Sur, exceptuando los que cuenten con su autorización.

- Cruces a MALVINAS: L-188 (1)

---

07 APR - El H-3 embarcado en Q-5 y los WG-13 de D-1 y D-2 regresan a ESPORA.

- Se constituye en la B.A. "ALTE ZAR" el Grupo II de BOMBARDEO de la FAA (7 aviones CAMBERRA MK 62).

- Se traslada a RIO GRANDE el Comando y E.M. de la FAII en F-28.

- Se inicia el traslado del BIM5 a MALVINAS con L-188 y F-28.

- Asume el Gobierno Militar en PUERTO ARGENTINO el Gral MENENDEZ.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (2)

---

08 APR - Llegan a la B.A. RIO GRANDE medios y personal de la FAA. (8 aviones M-5, radar Westinghouse y personal). Se decide instalar radar en proximidades de Cabo Domingo.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (2); L-188 (4)

---

09 APR - Personal de S2E en MALVINAS reconoce el hangar de la Gobernación y encuentra dos aviones BEAVER en condiciones de vuelo.

- COATLANSUR visita RIO GRANDE.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (7); L-188 (5).



10 APR - Aviones SUE efectúan práctica de reabastecimiento en vuelo con avión tanque KC-130 de FAA. Finalizá la puesta a punto del sistema AM-39 en los 4 aviones disponibles.

- FAA requiere al EMCO la asignación de buques y aviones de la ARMADA para búsqueda y rescate en el mar.

- COATLANSUR ordena a PREFECTO destacar en oportunidad favorable a MALVINAS, 2 lanchas patrulleras y 1 avión SV-7 SKYVAN.

- COATLANSUR se traslada a PUERTO ARGENTINO en F-28.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (6); L-188 (9).

---

11 APR - Personal de S2E en MALVINAS coopera en maniobra de inutilizar de manera temporaria a los dos aviones BEAVER, desarmando partes de los mismos.

- Finaliza el traslado del BIM5 (659 hombres y 80 Tn.)

- Cruces a MALVINAS: F-28 (2); L-188 (1).

---

12 APR - COATLANSUR promulga Plan Esquemático.

- Se constituye en la B.A. RIO GRANDE el Comando del GT 80.1 (Grupo de Tarea Aeronaval Insular).

- Arriban a RIO GRANDE: dos helicópteros SA-330 y un avión SV-7 de PNA para tareas de Búsqueda y Rescate.

- Personal de S2E en MALVINAS efectúa reconocimiento de Estancia "EL SALVADOR". En ESPORA se comienza a evaluar el equipo MAE en vuelo.

- Un SP2H efectúa Búsqueda Antisuperficie al Sur del CABO DE HORNOS y hace barrera JEZ sobre contactos no identificados que resultan ser pesqueros soviéticos.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (6); L-188 (3).

---

13 APR - Se trasladan 2 S2E de PUERTO ARGENTINO a B.A. "ALTE. ZAR".

- Un SP-2H hace búsqueda al Sur del CABO DE HORNOS (radar queda S/S).

- Traslado de la AGRUPACION DE COMANDOS ANFIBIOS de MAR DEL PLATA a RIO GALLEGOS con L-188.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (1).

---

15 APR - COPERAER pide a JEMAYOAR que ordene a BAEROGRA que disponga que el armamento aéreo en esa sea utilizado por aviones de FAA. (Bombas y Cohetes).

- Arriba a la B.A. RIO GRANDE una división de aviones T34-C.

- Avión SP-2H con radar fuera de servicio regresa a ESPORA para repararlo.

- Aviones SUE hacen prácticas de ataque sobre D-2 y repiten el ejercicio al día siguiente.

- Comienza traslado de la Compañia de Ametralladoras 12,7 mm y Sección (-) BANTAM a MALVINAS. Se finaliza el día 16.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (1); L-188 (2).

---

16 APR - COATLANSUR emite la Orden de Operaciones Nº 1/82"C" - Plan de Búsqueda y Rescate, constituyéndose la FT 50. con medios propios y de la PNA. Asume CFT el CGT 80.1.

- Zarpa Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO" con un helicóptero AIØ3 abordo.

- Un helicóptero SA-330 de PNA cruza a MALVINAS desde RIO GRANDE, apoyado por un BE-200 propio.

- Cte. GT.80.1 se traslada a MALVINAS para reconocimiento y coordinación.

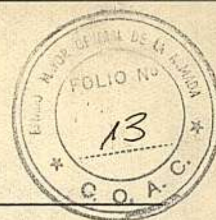
- Se completa el despliegue de 6 MC-33 y 2 MC-32 en RIO GRANDE.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (4)

---

17 APR - Se hace una misión de ejercicio de ataque guiado por un SP-2H, de aviones de la FAA sobre una marca de humo. Durante el ejercicio el NEPTUNE tiene contacto radar que desaparece tras 8 vueltas de antena; investiga sembrando 3 sonoboyas y obtiene registro LOFAR. Lo informa y prosigue vuelo a RIO GRANDE.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (6)



18 APR - Embarca en A.R.A. "25 DE MAYO" el Grupo Aeronaval Embarcado compuesto por 4 S2E - 8 A4Q - 3 AIØ3 y 2 H-3. Por otra parte los Destructores D-1 y D-2 transportan un helicóptero WG-13 cada uno.

- CFT80 cursa a FAA (vía JEOP) pedido para cruce de avión SV-7 de PNA a MALVINAS. Es denegado y lo encamina vía COATLANSUR.

- Un SP-2H hace búsqueda A/Superficie alrededor de MALVINAS.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (1)

---

19 APR - Se hacen vuelos de recalificación de pilotos de S2E y A4Q abordo.

- CFT80 ordena destacar a ESPORA una División de MC-32 para defensa contraaérea y evaluación de radares aire, de tierra y buques.

- Se inicia el despliegue de 4 aviones SUE a RIO GRANDE.

- Dos SP-2H hacen apoyo aéreo A/Submarino al Buque "FORMOSA"

- Un avión BE-200 efectúa reconocimiento insular del sector CABO DE HORNOS partiendo desde USHUAIA y repite los días 21, 23 y 25.

- Arriban a RIO GRANDE, COAR, COATLANSUR y CFT 80 para trasladarse a MALVINAS en F-28.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (2)

---

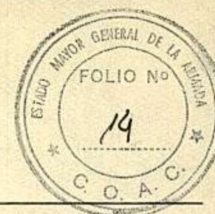
20 APR - H-3 embarcados en V-2 hacen adiestramiento en técnicas A/Submarinas y repiten el ejercicio el día 23.

- Aviones A4Q hacen ejercitaciones de ataque a D-1 y D-2 con guiado de S2E y de interceptación de aviones de la FAA que simulaban atacar la FT.

- Se constituye GT 17 (B-707 y pesqueros) para localizar la FT Británica y mantener exploración en contacto.

- COPERAER pide a JESMACON que se le asignen todos los medios aéreos de transporte del E.A. y de la ARA para poder satisfacer los múltiples requerimientos.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (1)



21 APR - CFT 80 ordena destacar otra División de MC-32 a ESPORA para totalizar 8 aviones.

- Prosigue la recalificación nocturna de pilotos de S2E.

- A requerimiento de FAA aviones SUE intentan hacer prác ticas de ataque con escolta de M-5 desde RIO GRANDE, que no se concreta por fallas de los M-5 antes de despegar.

- Un avión SV-7 de PNA cruza a MALVINAS desde RIO GRANDE.

- Visita RIO GRANDE el Sr. Cte. en Jefe de la FAA.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (2); L-188 (1).

---

22 APR - Ejercicio de guiado de ataque de SUE por SP-2H desde B.A. RIO GRANDE. Se repite al día siguiente.

- COAGRUNAVINAS pide que se le asignen T-34C y MC-32/33 para operar en MALVINAS.

- COARENAUSTRAL efectuó vuelo de reconocimiento hasta CABO ESPIRITU SANTO con helicóptero SA-330 de PNA.

- Avión B-707 de GT 17 localiza FT enemiga constituída por dos grupos de unidades.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (2).

---

23 APR - CFT 80 ordena destacar 2 aviones MC-32 de ESPORA a TRELEW para defensa contraaérea.

- Visita RIO GRANDE el Sr. Cte. en Jefe del Ejército.

- Cruces a MALVINAS: F-28 (2).

---

24 APR - Se destacan a MALVINAS 2 aviones MC-33 y T-34C para cum plir tareas de apoyo aéreo cercano.

- Se constituye una unidad de Búsqueda y Rescate en RIO GALLEGOS con un avión SV-7 y un helicóptero SA-330 de PNA.

- Cruces a MALVINAS: L-188 (1).



25 APR - Previo a la entrada a PUERTO BELGRANO del A.R.A. "25 DE MAYO" para mantenimiento y reaprovisionamiento, se desembarca el Grupo Aeronaval Embarcado y se repliega a ESPORA.

- 2 MC-33 efectúan vuelo de reconocimiento en MALVINAS

1. UNIDAD DE COMANDO - DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FF.AA.

a) La DEMIL N°1/82"S" estableció los siguientes Comandos Estratégicos Operacionales:

   1. Teatro de Operaciones Malvinas.

   2. Comando de Operaciones Navales,(inicialmente como REM. del Teatro de Operaciones Malvinas y luego como Teatro de Operaciones Atlántico Sur).

   3. Brigada de Infantería Aerotransportada IV.

   4. Comando Aéreo Estratégico. (CAE).

   5. Estado Mayor Conjunto.

   6. Otros que no fueron específicamente citados.

b) La misma DEMIL determinó que el CAE debía alistar sus medios para ser empleados a órdenes del Comité Militar y que los requerimientos formulados por otros Comandos Estratégicos Operacionales serían coordinados por el Estado Mayor Conjunto.

c) El Plan de Operaciones N°02/82"S" del CAE consignaba que los medios de la FAA debían evidenciar una predisposición permanente a la colaboración mutua para posibilitar el accionar conjunto.

   Cabe aclarar que este Plan implementó a su vez una Fuerza Aérea de Tarea Sur (FAS) con el objeto de ejecutar operaciones aéreas de todo tipo en jurisdicción del Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

d) La publicación Doctrina Básica para la Acción Conjunta de las Fuerzas Armadas, al referirse al Principio de la Unidad de Comando dice que "la decisiva aplicación de la totalidad del poder de combate requerirá Unidad de Comando. Esta última obtiene unidad de esfuerzo por la acción coordinada de todas las fuerzas hacia un objetivo común. Si bien es cierto que la coordinación puede ser obtenida por medio de la cooperación, aquella se logra mucho mejor asignando a un solo Comandante toda la autoridad requerida".

CONCLUSION:

Se estima que se pretendió obtener la imprescindible coordinación de las operaciones a través de la cooperación entre los Comandos Estratégicos Operacionales (CAE - COFAS y COATLANSUR), con lo cual se vulneró el Principio de la Unidad de Comando establecido por la Doctrina Básica para la Acción Conjunta de las Fuerzas Armadas, al no haberse asignado a un solo Comandante

///...

...///



toda la autoridad necesaria".

DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FUERZAS ARMADAS: Arts. 33; 90.a.3.c.); y 143.

DOCFUARA: Art. 303.



2. SUPERPOSICION DE JURISDICCIONES.

a) Del análisis de la Directiva Estratégica Militar N°01/82"S", se desprende que existieron diferencias conceptuales en cuanto a la jurisdicción asignada al Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

Cuando la Directiva se refirió a la transferencia de responsabilidad del Teatro de Operaciones Malvinas al Teatro de Operaciones Atlántico Sur, dijo que este último extendería su jurisdicción con los espacios marítimos necesarios para garantizar la defensa integral de todo el litoral atlántico. En cambio en el párrafo jurisdicciones señaló que la del Teatro de Operaciones del Atlántico Sur comprendería a las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, los espacios marítimos nenecearios que aseguren el control del litoral argentino y los espacios aéreos correspondientes.

b) Durante la exposición que efectuó ante esta Comisión, el Señor Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur manifestó que unidades de la FAA operaron dentro de la jurisdicción de dicho Teatro, sin las debidas coordinaciones previas.

c) De la lectura del Plan de Operaciones del Comando Aéreo Estratégico (CAE), resulta que ese Comando creó una Fuerza de Tareas Sur (FAS) con responsabilidad de ejecutar operaciones aéreas de todo tipo dentro del Teatro de Operaciones Atlántico Sur y Teatro de Operaciones Sur.

CONCLUSION:

Se aprecia que la DEMIL N°01/82"S" al establecer dos Comandos Estratégicos Operacionales con jurisdicciones superpuestas, contribuyó a que se produjeran interferencias mútuas en el desarrollo de las operaciones.

DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FUERZAS ARMADAS Art.: 165.b.4); 174; 175;187 b).

ESTRATEGIA - Principio del Apoyo Mútuo y de la Coordinación.

DICCIONARIO DE TERMINOLOGIA MILITAR.

3. SUBORDINACION MEDIOS F.A.A.

a) - La DEMIL Nº 01/82 "S" asignó al Comando Aéreo Estratégico (CAE) la tarea de alistar sus medios aéreos para emplearlos a órdenes del Comité Militar y estableció además que los requerimientos formulados por otros Comandos Estratégicos Operacionales serían coordinados por el Estado Mayor Conjunto (EMCO).

b) - El Señor Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur manifestó en su exposición que el día 3 de abril de 1982 en una reunión con el Comité Militar, fué informado que los medios de la Fuerza Aérea Argentina de mayor capacidad operativa que actuarían desde el Continente, no le serían subordinados.

c) - El Plan Esquemático Nº01/82"S" de COATLANSUR no consignaba que medios de la Fuerza Aérea Argentina podría llegar a emplear, aunque expresaba que ejercería el control operacional de los mismos. No existen constancias por otra parte, de que haya formulado requerimiento alguno.

CONCLUSION:

Se considera que la decisión de no subordinar medios de la Fuerza Aérea Argentina al Comando del Teatro de Operaciones Atlántico Sur y la imposición de que el Estado Mayor Conjunto actuara como coordinador de los requerimientos de otros Comandos Estratégicos Operacionales, se constituyó en una grave limitación al accionar del Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur.

DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FUERZAS ARMADAS Art. 165.b.3).

Art. 90.a.3); b) y d).



4. RESPONSABILIDADES PRIMARIAS FF.AA.

a) - En cuanto a las Operaciones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina, el Plan Esquemático de COATLANSUR decía tan solo que el CAE debía mantener la máxima cantidad posible de aviones de bombardeo estratégico y ataque a 8 horas de aviso.

b) - El CAE por su parte asumió que en una reunión de la que participaron el Comandante del Teatro de Operaciones Atlántico Sur y el Gobernador Militar de Malvinas, se le pidió que ejecutara las tareas siguientes:

b.1) Mantenimiento de un puente aéreo entre Malvinas y el Continente.

b.2) Exploración y reconocimiento lejano con KC-130 al Este de Malvinas en coordinación con los medios aéreos navales (NEPTUNE).

b.3) Interdicción estratégica de buques enemigos.

b.4) Apoyo de fuego cercano, Exploración y Reconocimiento, Búsqueda y Salvamento, Defensa Aérea directa e indirecta de Malvinas.

Así lo transcribió en su Plan y agregó además que esas tareas eran responsabilidad ineludible de la Fuerza Aérea Argentina.

c) - El 16 de abril, COATLANSUR creó la FT 50 cuya misión consistía en ejecutar operaciones de búsqueda, rescate y salvamento de unidades de superficie, aéreas y tripulaciones en emergencia en jurisdicción del Teatro de Operaciones Atlántico Sur, y designó como OCT al Comandante del GRUPO AERONAVAL INSULAR.

Al día siguiente, el Comandante de Operaciones Aéreas (COPERAER) remitió al Estado Mayor Conjunto un mensaje en el cual pedía que por ser las operaciones Búsqueda y Salvamento responsabilidad de la Fuerza Aérea Argentina, se le asignaran todos los medios de la Armada dispuestos para esa tarea al Comandante de la FAS.

d) - El CAE creó el 26 de abril una Agrupación de Exploración y Reconocimiento propia de la FAA e indicó además que dicha Agrupación debía requerir medios aeronavales para operar al Sur de Malvinas.

e) - El 27 de abril, COATLANSUR envió un despacho al Estado Mayor Conjunto en el cual informaba que los aviones de exploración de la Fuerza Aérea Argentina habían sido sustraídos de su Comando y que unidades aéreas del CAE y del COMANDEF realizaban operaciones en jurisdicción del TOAS sin coordinaciones previas.

///...



...///

f) - La Resolución Nº 01/69 del Comité Militar determina que el apoyo aéreo directo a las operaciones navales de superficie, submarinas y anfibias, que comprende: Exploración, Reconocimiento, Lucha Antisubmarina, Minado, Ataque, Defensa Aérea y las operaciones auxiliares a tales fines, constituye una Responsabilidad Primaria de la Armada.

Por el contrario, el apoyo aéreo indirecto a dichas operaciones navales, que abarca: la obtención y mantenimiento de la superioridad aérea, la interdicción y las consiguientes operaciones auxiliares, constituye una Responsabilidad Primaria de la Fuerza Aérea.

CONCLUSION:

Desde el principio mismo de las operaciones y como rasgo característico que signó su desarrollo, se pusieron en evidencia las profundas diferencias de criterio existentes entre la Armada y la Fuerza Aérea Argentina acerca de las responsabilidades primarias que les compete en cuanto a la ejecución de Operaciones Navales.

RESOLUCION Nº 1/69 del COMITE MILITAR - Art. 2.2.



5. PROLONGACION PISTA PUERTO ARGENTINO.

a) - El párrafo Limitaciones del Plan Esquemático Nº 1/82"S" de COATLANSUR, decía que las características de la única pista disponible en Malvinas impedían la operación de aeronaves de ataque/combate de alta performance por lo que sería necesario emplear las mismas desde el Continente, hasta que dicha pista fuera prolongada.

b) - El Plan de Operaciones del CAE determinó que las aeronaves que se desplegarían a Malvinas serían: 12 aviones PUCARA, 2 Helicópteros BELL, 2 Helicópteros CHINOOK y 1 avión MERLIN; es decir ningún avión de combate de alta performance.

Este plan no hizo referencia alguna a la necesidad o conveniencia de incrementar las capacidades del aeródromo de PUERTO ARGENTINO. A pesar de ello y en forma simultánea el día 7 de abril, COPERAER (CAE) formuló al EMCO un requerimiento de transporte de 290 cajones con placas de aluminio desde Buenos Aires a Malvinas, para ampliar la pista del aeropuerto conforme a los planes en desarrollo (GFH 071525 APR/82).

c) - Por su parte el Plan de Operaciones "Caburé Azul y Blanco" del Comando de Defensa Aérea (COMANDEF), no habla de un posible alargue de la pista de PUERTO ARGENTINO y tan solo menciona la constitución de la BAM MALVINAS. Cita a los medios aéreos con que contará esa Base para la Defensa Aérea, calificándolos como de capacidad limitada para oponerse a helicópteros o aviones de transporte.

d) - El 3 de abril a bordo del B/M "RIO CINCEL" fueron despachadas a Malvinas por la F.A.A. una motoniveladora, una topadora y 80 cajas con placas de aluminio. Posteriormente el día 8, zarpó de Buenos Aires el B/M "CORDOBA" con 231 cajas más. Estas últimas no llegaron a Malvinas, mientras que las primeras 80 fueron utilizadas para ampliar la plataforma de estacionamiento.

e) - No hay constancias para suponer que hubiera existido la intención de desarrollar la infraestructura del aeródromo, además de prolongar la pista, de manera acorde para facilitar la operación de aviones de mayor performance. Esto es facilidad de almacenamiento y provisión de combustible, polvorines, refugios, equipos de apoyo y rampas para interceptores listos, posibilidad de hangaraje para mantenimiento y de dispersión de aeronaves, etc.

Por otra parte el Comando de la Agrupación Naval Malvinas menciona en su informe que hasta la llegada de las chapas de aluminio, la F.A.A. aducía que carecía de ellas. Después que arribaron, desistieron de utilizarlas por dificultades técnicas y no se volvió a hablar del tema.

///...



...///

CONCLUSIONES:

5.1. Sin haberlo enunciado en sus planes, la F.A.A. evidenció la clara intención de ampliar la pista del aeródromo de PUERTO ARGENTINO, lo que explicaría la cita que al respecto hace COATLANSUR en el párrafo "Limitaciones" de su Plan Esquemático.

5.2. Pese a no disponer de toda la información pertinente y aún cuando se hubieran comenzado los trabajos tan pronto se ocupó el aeródromo, se aprecia que dificilmente podría haberse contado con él, para posibilitar la operación segura de aviones de alta performance antes del momento en que según las apreciaciones de inteligencia, el enemigo iba a estar en condiciones de proyectar su poder ofensivo sobre las Islas.

...///



6. PLANEAMIENTO

a) El apéndice 3 del Anexo A del Plan Esquemático de COATLANSUR donde se detallaba la organización de la AGRUPACION ARMADA y SUBAREA NAVAL MALVINAS no especificaba cuáles serían los medios aéreos navales asignados a la FUERZA AERONAVAL, tan solo mencionaba a las unidades destacadas en la zona sin dar mayores precisiones.

Dicho Anexo también asignaba genéricamente tareas a los medios aeronavales del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES sin indicar cómo debían agruparse orgánicamente.

b) El Manual de Planificación Naval (FUNA20) establece que un Plan Esquemático siempre debe asignar las unidades requeridas para la operación, las que estén disponibles y/o las que deban ponerse a disposición del Comandante.

6.1 CONCLUSION:

En lo que respecta a las operaciones aéreas navales, se considera que el Plan Esquemático de COATLANSUR resultó incompleto por cuanto no consignó los medios aéreos que asignaba a la FUERZA AERONAVAL DE LA AGRUPACION ARMADA MALVINAS y a las organizaciones de tareas subordinadas que se constituyeran con motivo de tal directiva.

FUNA 20 - Anexo 18.

c) El Plan Esquemático de COATLANSUR asignaba a la AGRUPACION ARMADA MALVINAS la tarea de mantener las unidades aeronavales asignadas en aptitud para brindar Apoyo Aéreo Directo y Exploración Cercana, Lucha Antisubmarina y Sostén Logístico Móvil Propio.

d) A su vez el Plan de Operaciones de la Fuerza de Tarea Aeronaval (FT 80) contribuyente, decía que el Grupo Aeronaval Insular debía ejecutar en las Islas MALVINAS tareas de Apoyo Aéreo Cercano, Reconocimiento Armado, Ataque a Helicópteros, Ataque a Embarcaciones de Desembarco, Helitransporte, Búsqueda y Rescate y de Información.

e) De lo anterior se aprecia que el Plan de Operaciones de la Fuerza de Tarea Aeronaval (FT 80) no mencionaba a la Lucha Antisubmarina como posible tarea a cumplir por la Agrupación que debía operar en MALVINAS, tal como lo hacía el Plan del Escalón Superior.

///...



...///

f) Por su parte el Plan Esquemático utilizaba el término Exploración Cercana, no contemplando en la clasificación que hacen el DOCFUARA y el PROFUARA 2 de las Operaciones Aéreas Navales, para referirse a Búsqueda Antisuperficie en áreas cercanas.

6.2 CONCLUSION:

El empleo de terminología inadecuada para referirse a una determinada operación, la omisión en un Plan Contribuyente de una tarea asignada por el Escalón Superior y ciertas diferencias en las tareas asignadas por dos Planeamientos recurrentes, atentaron contra el requisito de claridad que debe caracterizar a toda directiva y contra la inteligente interpretación de un plan por parte de un Comando Subordinado.

FUNA 20 - Arts. 11.310 y 11.403.



7. CAPACIDADES DEL GRUPO AERONAVAL EMBARCADO.

a) El Plan Esquemático Nº 01/82"S" de COATLANSUR determinó que los medios aeronavales del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES, debían realizar Ataques a unidades de superficie y aéreas con armas convencionales y misiles aire-superficie y tareas de Exploración, Antisubmarina y de Sostén Logístico Movil.

b) El Plan de Operaciones de la FT 79, con respecto al empleo de los medios aeronavales, establecía lo siguiente:

b.1 En el concepto de la operación para los GG.TT. 79.1 y 79.2, decía que el desgaste sería realizado prioritariamente mediante ataques aéreos, en tanto que la neutralización o destrucción, serían efectuadas, luego de producido el desgaste, por acción misilística de superficie.

b.2 En el Anexo Inteligencia de ese Plan, se asignaba a la Fuerza enemiga una excelente capacidad de defensa aérea y una buena capacidad de defensa puntual.

b.3 En cuanto a la capacidad contraérea enemiga, en el mismo Anexo se señalaba que el enemigo podría operar hasta con 10 aviones Sea Harrier. Cabe acotar que el Plan de la FT 80 indicó que los aviones Sea Harrier ingleses podrían llegar a ser 20, apreciación ésta que resultó ser más acertada, y aclaró además que estos aviones habían sido diseñados específicamente como interceptores.

c) El COAN a mediados de abril apreció e informó al COOP que la Fuerza de Tarea británica estaba en capacidad de asegurar su Defensa Aérea y de obtener la superioridad aérea sobre MALVINAS. Señalaba además, que ello, le permitiría a sus unidades de superficie una adecuada libertad de acción y, a su Fuerza de Desembarco, minimizar la interferencia aérea propia.

Dicha apreciación se basaba en el número, capacidad portante y perfomance de los aviones y helicópteros ingleses, en la cantidad y capacidad de operación de cubiertas de vuelo enemigas; en las facilidades para Comando, Control y Comunicaciones de los buques ingleses y por último en la capacidad logística aérea específica.

d) El GRUPO AERONAVAL EMBARCADO (GAE) de la FT 79 estaba constituído como ya se mencionó por 8 aviones A4Q, 4 S2E, 2 helicópteros H-3 y 3 AIØ3 embarcados en V-2; 1 helicóptero AIØ3 a bordo del C-4 y 2 helicópteros WG-13 en D-1 y D-2.

e) Durante el análisis de la Fase anterior se vertieron las siguientes opiniones sobre las aeronaves y armas con que contaba el GAE:

e.1 S2E - TRACKER

Sensores obsoletos para ser usados contra submarinos modernos. Reducido número de aviones disponibles que impedía



llevar a cabo acciones antisubmarinas persistentes. Plantas propulsoras de baja confiabilidad. Perfomances pobres. Radar y equipo MAE obsoletos. Carencia de misiles aire-superficie. Equipos de comunicaciones y navegación inadecuados.

e.2 Helicópteros WG-13 SEA LINX

Cantidad insuficiente de helicópteros. No poseen sensores antisubmarinos. Pueden llevar a cabo ataques antisubmarinos con torpedos y bombas antisubmarinas. Poseen un radar de búsqueda sectorial de relativamente baja potencia.

e.3 Helicópteros H-3 SEA KING.

Su único sensor antisubmarino es el sonar AQS-13, modelo muy antiguo y cuyas perfomances se hallaban muy degradadas. Bajo adiestramiento antisubmarino de las tripulaciones en razón de la reducida disponibilidad de helicópteros por falta de repuestos. Número más que insuficiente de helicópteros disponibles.

e.4 Torpedos Antisubmarinos MK-44.

Poco eficaces para atacar submarinos modernos dada su baja perfomance.

En razón de ello al hacer el análisis se concluyó que las aeronaves disponibles proveían una capacidad antisubmarina mínima contra submarinos clase Oberon y practicamente nula contra submarinos nucleares. Por otra parte se consideró que se contaba con similar capacidad para ejecutar Operaciones Aéreas Navales de Búsqueda Antisuperficie y de Exploración en Contacto.

f) Por su parte los aviones de ataque A4Q, si bien evidenciaban un aceptable grado de preparación diurno, no estaban capacitados para operar de noche o en todo tiempo.

Los cañones de 20 mm que los arman son de reducida capacidad de fuego y brindaban muy poca confiabilidad. Los misiles aire-aire Sidewinder AIM-9B resultaban anticuados ante los AIM-9L de los Harrier y carecían también de radar de tiro para adquisición de blancos.

Estaban limitados para ser catapultados del V-2 a máxima carga y en condiciones de poco viento (por sistema de catapulta y velocidad del buque).

g) El Plan Esquemático de COATLANSUR aceptaba la baja probabilidad de producir daños importantes al Enemigo mediante acciones con submarinos o de aviación basada en tierra y reconocía también la restricción de empleo, que la presencia de submarinos atómicos imponía a las unidades de superficie.



...///

De esto se deduce que no era razonable esperar que el GAE contara con la cooperación de otros medios propios para actuar, sino que por el contrario, sus capacidades se verían aún más limitadas por la falta de libertad de acción que tendría el Portaaviones.

CONCLUSION:

Teniendo en cuenta:

1) Las capacidades operativas y la cantidad de aeronaves que constituían el GAE.

2) La escasa posibilidad de acrecentar su número o de contar con la cooperación de otros medios.

3) Las limitaciones que restringían la libertad de acción del Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO".

4) Las capacidades que se asignaban a la FT británica.

5) Las tareas particulares asignadas por COATLANSUR y las impuestas por la FT 79 en el Concepto de la Operación.

Se considera que las aeronaves con las que se integró el GAE resultaban:

a) INSUFICIENTES y solo RELATIVAMENTE APTAS para ejecutar tareas de Ataque a Unidades de Superficie.

b) INSUFICIENTES e INEPTAS para realizar acciones contra unidades aéreas enemigas (SEA-HARRIER y HARRIER).

c) INSUFICIENTES y MUY POCO APTAS para Búsqueda Antisuperficie y Exploración en Contacto.

d) INSUFICIENTES e INEPTAS para llevar a cabo Operaciones Aéreas Antisubmarinas.

FUNA 20 - Art. 11.306.
PROFUARA 2 - Arts. 1.1.5; 2.2.07; 3.1.06 y 4.1.02.

...///

8. EMPLEO DE HELICOPTEROS SEA LINX.

a. Las Instrucciones para el uso de la Armas del GT 79.2 del Plan de Operaciones de la FT 79, promulgado el 12 de abril de 1982, establecía para la identificación que:

"Independientemente de las acciones que implementarán el COLCO y las autoridades diplomáticas, de la exhaustiva evaluación de la información operativa pura, calculada y de inteligencia, se agregará el empleo táctico del helicóptero".

Por otra parte en lo que respecta a la política de utilización de misiles decía:

"Su utilización se definirá en base a una integral evaluación de los factores economía de misiles, dificultad de identificación y prioridad de blancos".

Es de hacer notar que no se abundó en detalles acerca del empleo de los helicópteros con fines de identificación y que por otra parte se hacía referencia al SEA LYNX embarcado en el Destructor A.R.A. "HERCULES".

b. Posteriormente, el 12 de mayo esas Instrucciones fueron parcialmente modificadas. En cuanto a la identificación decían:

"Se identificarán los blancos mediante la utilización de helicópteros. Hasta el momento de producirse la identificación, el GT se mantendrá por fuera de la zona Peligrosa de Misiles (ZPM) del contacto".

Se interpreta que la identificación del blanco por el helicóptero, era condición previa para el lanzamiento de los misiles propios.

c. Por su parte las Instrucciones Particulares para la Acción Antisuperficie del Comandante del GT 79.1, en cuanto a la exploración aérea decía:

"El helicóptero SEA LYNX del Destructor A.R.A. "SANTISIMA TRINIDAD" será empleado en la identificación de blancos, la evaluación de impactos y en la clarificación de la situación mar, en forma visual, cuando ello sea imprescindible.

d. La Instrucción Táctica Temporaria Nº 5 "C" de la FLOTA DE MAR, que establece procedimientos para las acciones misilísticas de superficie, se refiere al reconocimiento de blancos en los siguientes términos:

"El reconocimiento de los contactos de superficie es un problema de muy difícil solución. Por ende, es necesario extremar las medidas para contar con la mejor inteligencia posible

///...



sobre los movimientos y la composición de las fuerzas enemigas y de otras unidades de superficie que se hallen dentro de la zona de operaciones".

Señala a su vez como herramientas para solucionar el problema del reconocimiento: el control de los movimientos de buques mercantes y pesqueros, la inteligencia operativa, la explotación de MAE, y el establecimiento de piquetes y exploración aérea delante de las fuerzas propias.

Califica como de enorme gravitación a las capacidades de la GE, en lo que se refiere al reconocimiento de contactos.

Indica por último que aún contando con aviación, durante la noche o con baja visibilidad, se torna particularmente difícil el reconocimiento de contactos sin comprometer la seguridad de las aeronaves.

e. Los helicópteros SEA LYNX carecen de equipos MAE. Ello significa que el reconocimiento y la identificación debían ser hechas inevitablemente en forma visual. Su logro dependería de la visibilidad en horas diurnas y resultaría imposible de realizar durante la noche.

Cabe acotar además que en razón del alto régimen de vibraciones que poseen los helicópteros en general, y en particular los SEA LYNX, el empleo de anteojos prismáticos normales resultaba inefectivo.

En síntesis, para cumplir las tareas de identificación de blancos, evaluación de impactos y clarificación visual de la situación mar, se aprecia que, en la mayoría de los casos, los helicópteros SEA LYNX se hubieran tenido que acercar a distancias tales de los contactos de superficie que, de resultar enemigos, habrían visto muy seriamente comprometida su seguridad y por ende el cumplimiento de la misión asignada.

CONCLUSION:

"Se considera que la asignación de tareas de identificación de blancos, evaluación de impactos y clarificación de la situación mar por medios visuales, hecha a los helicópteros SEA LYNX, ofrecía serias dudas en cuanto a su factibilidad y aceptabilidad".

DOCFUARA - Art. 205.

PROFUARA 2 - Arts. 4.5.02; 4.5.04 y 4.5.08.

FUNA 20 - Art. 11.306.



9. CAPACIDADES DEL GRUPO AERONAVAL INSULAR.

a) El Plan de la FUERZA DE TAREA AERONAVAL, FT 80, asignó a la Unidad Aeronaval del GT 80.1 que debía operar en la Isla Grande de Tierra del Fuego (IGTF) la ejecución de las siguientes Tareas:

- Apoyo Aéreo Cercano.
- Reconocimiento Armado.
- Exploración Antisuperficie y Antiterrestre.
- Helitransporte.
- Búsqueda y Rescate.
- Ataque a unidades de superficie en aguas costeras.
- Información.

Se aprecia que en su mayoría respondían a necesidades del conflicto Austral, al cual se lo vinculaba estrechamente con las operaciones en el ATLANTICO SUR.

De acuerdo al concepto de la Operación del Plan de la FT 80 se asume que las relacionadas con MALVINAS eran las de:

- Exploración Antiterrestre, en previsión de la posible infiltración de Grupos Comando Enemigos.
- Búsqueda y Rescate.

b) El total de las aeronaves asignadas inicialmente a este GT 80.1, según el Plan de la FT 80, fueron:

- 16 Aviones MC-32/33.
- 11 Aviones T-34C.
- 4 Aviones BE-200.
- 2 Aviones BE-80F.
- 1 Helicóptero AIØ3.
- 1/3 Aviones SKYVAN de la P.N.A.
- 2/3 Helicópteros PUMA de la P.N.A.

...///



En esta asignación se incluían a aquellas que debían ser destacadas a MALVINAS.

c. Se considera que los medios asignados permitían llevar a cabo Búsquedas Antiterrestres diurnas visuales con un rendimiento bajo pero aceptable; pero por carecer de sensores y equipos especiales, resultaban inadecuadas para realizar operaciones nocturnas, en condiciones de baja visibilidad, o de interceptación de emisiones electromagnéticas.

d. Para desarrollar tareas de Información se podrían haber utilizado a los BE-200 o a los BE-80F. Específicamente no son aeronaves diseñadas ni configuradas para tal fin ya que sirven fundamentalmente para transporte liviano, fotografía aérea y adiestramiento. Obra en favor de su empleo el hecho de que el BE-200 de estación en IGTF efectúa periódicamente vuelos de reconocimiento de frontera a pedido del COMANDO DEL AREA NAVAL AUSTRAL, por lo que su utilización para este tipo de operación no resultó inusual.

e. Tal como ya se señaló, se considera que los helicópteros PUMA de la P.N.A., estaban capacitados para ejecutar operaciones de Búsqueda y Rescate eficaces, en zonas bajo control propio.

CONCLUSION:

Se considera que las aeronaves asignadas al GT 80.1, para cumplir tareas relacionadas con el conflicto MALVINAS en la IGTF, resultaron:

a) SUFICIENTES Y MEDIANAMENTE APTAS para desarrollar tareas de Búsqueda Antiterrestre diurna en condiciones visuales.

b) SUFICIENTES Y APTAS para actuar en misiones de Búsqueda y Rescate en zonas bajo control propio y en condiciones visuales.

FUNA 20 - Art. 11.306.
PROFUARA 2 - Título 4.



10) CAPACIDADES DEL GRUPO AERONAVAL DE EXPLORACION

a) El Plan de Operaciones de la FT 80 preveía que el GT 80.2 ejecutara tareas de Búsqueda Antisuperficie y Antisubmarina, Patrullado Antisuperficie, Exploración en Contacto, Reconocimiento, Ataque Antisubmarino y Búsqueda y Rescate. A las Operaciones de Búsqueda y Ataque Antisubmarino y de Búsqueda y Rescate les asignaba carácter eventual, dándole especial importancia al establecimiento de un dispositivo de exploración para detectar, localizar e identificar a la Fuerza Enemiga que permitiera disponer así de un preaviso aceptable.

Para el desarrollo de la Exploración establecía tres fases definidas así:

a.1 FASE UNO

Desde la implementación del dispositivo hasta la localización del enemigo, en la cual se debía establecer una línea de Patrullado Antisuperficie sobre la posible derrota de aproximación del enemigo.

Paralelamente se realizarían otros vuelos en el teatro, dosificando el esfuerzo de acuerdo a la disponibilidad de medios.

a.2 FASE DOS

Desde la localización hasta que la Fuerza Enemiga estuviera en condiciones de incidir con sus armas aéreas sobre las Islas.

En esta Fase se mantendría Exploración en Contacto sobre la Fuerza Enemiga, intensificando la misma a medida que ésta se aproximara a las islas.

a.3 FASE TRES

Desde la finalización de la FASE DOS hasta el fin de las operaciones se continuaría con la Exploración en Contacto a fin de posibilitar el guiado de los aviones de ataque y facilitar la maniobra de las unidades propias.

Aclaraba también que las limitaciones que imponían la cantidad y aptitud de los medios disponibles, más las capacidades de Guerra Electrónica y Defensa Aérea del enemigo, condicionaban el desarrollo de las operaciones de este Grupo de Tarea.

Establecía que por ser los aviones SP-2H los que más capacidad tenían para la Exploración, Guerra Antisubmarina y, muy especialmente, para el guiado de Aviones de Ataque, su uso iba a restringirse durante las FASES UNO y DOS, previendo a su vez que aviones KC-130 de la F.A.A. fueran empleados prioritariamente durante la FASE UNO, en Búsquedas Lejanas.



El criterio de empleo de las aeronaves se complementaba aclarando que para las áreas más apartadas se emplearían los medios de la F.A.A., mientras que para las próximas a MALVINAS se utilizarían aeronaves de transporte propias complementadas con aviones SP-2H.

Dejaba la zona comprendida entre las Islas y el Continente para ser cubierta por BE-200 y decía que durante la FASE TRES se emplearían prioritariamente aviones SP-2H para la obtención de información vital.

El Plan incluía derrotas tipo para Búsquedas Antisuperficie con aviones B-707, B 747, KC-130, L-188 y SP-2H.

b) Al GT 80.2 le fueron asignados como ya se citó en ORGANIZACION: 1/2 SP-2H, 1/2 BE-200, 1 L-188 y 1/2 KC-130 de F.A.A.

El día 22 de abril a las 01.45 Hs. un avión Boeing 707 de la F.A.A. a bordo del cual iba personal de la ARMADA, localizó a la FT enemiga. Posteriormente se efectuaron otros vuelos con aviones B-707 y C-130, incluyendo uno a GEORGIAS el día 23 de abril, durante el cual se localizaron 2 buques de guerra y 1 buque tanque al Norte de Grytviken.

c) En lo que hace a las capacidades de las aeronaves asignadas, es oportuno reiterar lo ya mencionado durante el análisis de la Fase anterior:

c.1 SP-2H

Sistemas aeronáuticos y sensores antisubmarinos obsoletos y muy poco confiables. Imposibilidad de llevar a cabo operaciones persistentes por contar solamente con 2 aviones, y con un elevadísimo porcentaje de fallas de todo tipo. Carencia de misiles aire-superficie y torpedos antisubmarinos inadecuados para los posibles blancos.

c.2 L-188 y BE-200

A las carencias señaladas para los aviones SP-2H se agrega el hecho de que sólo cuentan con un radar meteorológicos como único sensor y no poseen capacidad de portar armamento alguno.

Lo expresado y otras consideraciones efectuadas determinaron que se calificara como mínima la capacidad de la ARMADA para ejecutar Operaciones Aéreas Navales de Búsqueda Antisuperficie. En otro análisis se concluía que la capacidad para actuar contra submarinos nucleares era nula.



...///

10.1 CONCLUSIONES:

Se considera que el concepto de la Operación de los medios aeronavales de Exploración, enunciado en el Plan de Operaciones de la Fuerza de Tarea Aeronaval, FT 80, resultó acertado.

10.2 Se aprecia por otra parte que las aeronaves asignadas al Grupo de Tarea Aeronaval de Exploración, GT 80.2, resultaron:

a) INEPTAS e INSUFICIENTES ante la eventualidad de tener que cumplir tareas de Búsqueda y Ataque Antisubmarino.

b) MUY POCO APTAS E INSUFICIENTES para ejecutar Operaciones de Búsqueda y Patrullado Antisuperficie.

c) INEPTAS e INSUFICIENTES para Exploración en Contacto y Reconocimiento.

d) MEDIANAMENTE APTAS y SUFICIENTES para Operaciones de Búsqueda y Rescate.

FUNA 20- Art. 11.306.
PROFUARA 2 - Art. 4.1.02; 4.4.02; 4.4.03; 4.5.02.



11. EMPLEO DE AVIONES SP-2H.

a. Si bien el Plan de Operaciones de la FT 80 contemplaba la capacidad de que el enemigo accionara con submarinos para lograr distintos propósitos, le asignaba al GT.80.2, tareas antisubmarinas (Búsqueda y Ataque) de caracter eventual , poniendo mayor énfasis en la importancia de detectar, localizar e identificar a la Fuerza de Superficie.

b. El criterio de empleo de los medios acordaba que las exploraciones en áreas circundantes a Malvinas fueran efectuadas por aeronaves de transporte propias, complementadas por los SP-2H.

c. Por otra parte en la dosificación del esfuerzo de Exploración de cada fase establecía que se restringiría el uso de los aviones SP-2H a fin de preservarlos para el guiado de aviones de ataque durante lo que llamó FASE III.

d. Entre los días 6 y 25 de abril los aviones SP-2H volaron 115,4 Hs. equivalentes al 22% del total volado durante el conflicto; y entre los días 18 y 23 de abril en particular, insumieron el 28% de lo realizado durante esta fase en tareas de Exploración alrededor de Malvinas y Apoyo a unidades mercantes.

Según se desprende de las entrevistas efectuadas y considerado las capacidades de los aviones NEPTUNE ya analizadas, esto último tuvo tan solo valor moral.

CONCLUSION:

Se aprecia que durante el desarrollo de esta Fase el criterio de empleo de los aviones SP-2H, no respondió fielmente al que fué enunciado por el Comando de la FT 80 en el Concepto de la Operación.

ESTRATEGIA (ESGN) - Principio Corolario de la Conservación de los Medios.-

12. EMPLEO MEDIOS DE EXPLORACION DE LA F.A.A..

a. Tal como se mencionó el Plan de Operaciones de la FT80 preveía el empleo de aviones KC-130 de la FAA en búsquedas lejanas e incluía también trayectorias tipo para aeronaves de transporte comercial (B-707 y B-747).

b) Por su parte la orden de Operaciones N°01/82"S" de JEINTELVAL mencionaba la participación de 1/2 aviones B-707 de FAA para localizar a la FT Británica, hecho que finalmente se concretó el día 22 de abril.

c) Del análisis de los mensajes recibidos por COATLANSUR y de las conversaciones mantenidas con quienes participaron de los vuelos en calidad de Oficial Control para la ARMADA ("Observador" para FAA), se deduce que inicialmente la FAA aceptó la modalidad de ejecución que propuso la ARMADA. Ello se supone obedeció al desconocimiento de sus tripulaciones en operaciones aéreas de búsqueda sobre el mar.

A medida que progresaron estas operaciones, la inconsistente armonía fué deteriorándose gradualmente, hasta que por último la FAA decidió trasladar a su coordinador del COAN al asiento del Comando de la FAS en COMODORO RIVADAVIA y constituir su propia Agrupación de Exploración. Cabe aclarar que ese paulatino deterioro en la relación, fué una constante que caracterizó a todos los ámbitos en que convivió personal de la ARMADA y de la FAA.

Resulta también conveniente destacar que ningún avión de la FAA actuó bajo Control Operacional efectivo del GT 80.2.

d) El informe del Grupo de Enlace de la ARMADA ante el COFAS menciona que a pesar del espíritu de concordia que inicialmente se había puesto de manifiesto ante la presencia de una amenaza real, rápidamente surgieron situaciones conflictivas por cuestiones de jurisdicciones y competencia.

CONCLUSION:

Si bien la FUERZA AEREA había subordinado medios de exploración a la orgánica contemplada en los planes y órdenes de operaciones de la ARMADA; en la ejecución, los utilizó conforme a su criterio y conveniencia para satisfacer sus requerimientos y lograr sus propios objetivos y no los del Comandante del Teatro.

DOCTRINA BASICA PARA LA ACCION CONJUNTA DE LAS FF.AA. - Capítulo II - Principios Rectores.



13. CAPACIDADES DEL GRUPO AERONAVAL DE ATAQUE.

a. El Plan de Operaciones de la FT 80 en cuanto al Concepto de las Operaciones Aéreas Navales de Ataque expresaba que:

a.1 Se llevarán a cabo operaciones de ataque diurnas a unidades aéreas y de superficie, con armas convencionales y misiles aire-superficie, con el objeto de neutralizar la capacidad de asalto de la Fuerza Naval enemiga.

a.2 Dado el escaso número de misiles AM-39 disponibles, el criterio de empleo será contra unidades que representen una amenaza real para las fuerzas propias o cuya posición o importancia lo definan como un blanco redituable.

a.3 La celeridad del alistamiento y los medios disponibles hacen que el lanzamiento del misil AM-39 no alcance el nivel de aceptable.

a.4 El alistamiento para la operación del misil aire-aire MAGIC-550 deberá efectuarse una vez que la Escuadrilla se haya desplegado, dependiendo del tiempo disponible que ofrezca la operación.

a.5 El nivel de repuestos para los aviones SUPER ETENDARD, era considerado crítico.

b. Las aeronaves que el Comando de la FT 80 pudo asignar al Grupo de Tarea de Ataque, GT 80.3, fueron:

4 Aviones SUPER ETENDARD (SUE).

2 Helicópteros AIØ3, sin misión específica asignada.

c. Durante el período que se analiza la situación de la Escuadrilla de Super Etendard era la siguiente:

c.1 En el mes de noviembre de 1981 se recibieron 5 de los 14 aviones adquiridos y sólo una parte de los misiles Exocet AM-39.

c.2 Los pilotos asignados habían recibido adiestramiento en técnicas de vuelo en Francia, pero no habían sido adiestrados en el empleo táctico de las aeronaves.

c.3 No se habían recibido todos los repuestos y equipos de apoyo necesarios para el sostén logístico. Esto obligó a usar un avión como repuesto, reduciendo la disponibilidad a 4 aeronaves.



c.4 No se habían recibido todos los elementos necesarios para el lanzamiento de bombas aéreas.

c.5 No se había recibido el asesoramiento técnico contratado para poner en servicio el Sistema misil AM-39.

c.6 A partir de los primeros días de abril de 1982, el fabricante había interrumpido el envío a nuestro país de todo tipo de material relacionado con el programa SUE.

c.7 Tal como lo señalaba el Plan de Operaciones de la FT 80, la Escuadrilla recién había iniciado su período de alistamiento. La duración de este período se estimaba en 2 años, para estar en condiciones de utilizar al máximo las capacidades operativas de las aeronaves desde el portaaviones.

d. La Escuadrilla recibió, el 30 de marzo de 1982, la orden de alistarse para el combate. Se le asignó prioridad absoluta al ataque contra unidades de superficie con misiles AM-39.

A pesar de los serios inconvenientes señalados, en aproximadamente 18 días se alcanzó la capacidad de ataque misilístico en condiciones diurnas, desde bases terrestres.

Tal como era de prever, esta era la única capacidad operativa adquirida al 1º de mayo, cuando la fuerza enemiga comenzó a atacar MALVINAS ya que resultó materialmente imposible el alistamiento para lanzar el misil MAGIC-550.

Aún así este hecho superó holgadamente las expectativas enunciadas en el Plan de la FT 80.

CONCLUSION:

Teniendo en cuenta lo expresado se considera que las aeronaves de ataque con que la ARMADA contaba para integrar el GT 80.3 resultaron:

1) APTAS, según se comprobó posteriormente, pero MANIFIESTAMENTE INSUFICIENTES para cumplir tareas de Ataque a unidades de superficie.

2) INEPTAS e INSUFICIENTES para emprender acciones contra-aéreas en el momento oportuno, por carecer de tal capacidad operativa, en razón de no haber podido alistar los sistemas de armas correspondientes.

FUNA 20 - Art. 11.306.
PROFUARA 2 - Art. 1.1.09; incisos 1 y 2.



14. ALISTAMIENTO AVIONES SUPER ETENDARD

a) Tal como se expresara en el estudio "Especializaciones del Personal" producido por esta Comisión, los Planes de Adiestramiento y la política relacionada con los tiempos de permanencia del personal en las unidades operativas, observados desde hace tiempo por la AVIACION NAVAL, han contribuído significativamente al alistamiento operativo permanente de las ESCUADRILLAS AERONAVALES.

b) Al encarar la adquisición del Sistema de armas SUPER ETENDARD-EXOCET AM-39, la ARMADA designó a Personal Superior y Subalterno con amplia experiencia en la operación y el mantenimiento de aeronaves de ataque, para integrar el Programa SUPER ETENDARD.

A su cargo estaban todos los aspectos que hacen al alistamiento operativo (adiestramiento, equipamiento, mantenimiento aeronáutico, electrónico y de armamento, etc).

CONCLUSION:

Se considera que la política de traslados y la modalidad de adiestramiento vigentes en la AVIACION NAVAL aunado a la implementación de un Programa SUPER ETENDARD, han contribuído de manera decisiva a la adquisición de una capacidad operativa vital en un lapso muy reducido.



15. CAPACIDADES DEL GRUPO AERONAVAL DE SOSTEN LOGISTICO MOVIL:

a) El párrafo LOGISTICA del Plan Esquemático de COATLANSUR preveía que el apoyo logístico sería responsabilidad de cada Fuerza y/o Agrupación, según fuera necesario, en el continente o en MALVINAS.

b) Por su parte el Plan de Operaciones de la FT 80, asignaba al GT80.4 tareas de:

b.1 Transporte y sostén logístico contribuyente al despliegue de las fuerzas propias y amigas.

b.2 Mantener permanentemente un L-188 y un F-28 en la BASE AERONAVAL RIO GRANDE como apoyo programado y a pedido para las unidades de la ARMADA destacadas en MALVINAS.

b.3 Exploración como alternativa de las unidades del GT 80.2, cuando así se indicara.

c) Los medios asignados al GT 80.4 fueron: 2/3 aviones L-188, 2/3 F-28 y 1/2 BE-200.

d) Los informes de operaciones de quienes intervinieron y del propio Comando de la FT 80, destacan la importancia que significó para la ARMADA contar con sus propios aviones de Sostén Logístico Móvil para posibilitar el despliegue inicial y el posterior apoyo a las unidades destacadas.

e) No obstante ello el día 9 de abril el COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES tuvo que solicitar al ESTADO MAYOR CONJUNTO la asignación de medios para transportar efectivos y carga del orden de un Batallón de I.M. a RIO GRANDE, ya que la capacidad de transporte propia estaba colmada con los vuelos a MALVINAS.

f) Por no poder satisfacer los requerimientos con aviones propios fué además necesario emplear medios de la F.A.A. para trasladar a MALVINAS al Batallón de Artillería Antiaérea, a la Compañía HOTEL del BIM3, a la Compañía de Ingenieros Anfibios y a las cocinas de campaña y vehículos livianos del BIM5.

CONCLUSION:

Los requerimientos específicos de transporte aéreo de la ARMADA durante esta Fase del conflicto, no pudieron ser integralmente satisfechos por carecerse de las aeronaves necesarias.

No obstante lo cual se comprobó una vez más, la vital importancia que reviste para la ARMADA el hecho de contar con capacidad aérea de Sostén Logístico Móvil propio.



...///

16. SISTEMA DE ADSCRIPCIONES.

a) Las instrucciones particulares para el GT 80.4 emitidas por el Comando de la FT 80, establecían que se debería reforzar las tripulaciones de vuelo con personal adscripto de otros destinos.

b) En el informe del GT 80.4 se menciona que el haber contado oportunamente con los pilotos adscriptos que fueron llamados, permitió incrementar en un 80% el número de tripulaciones disponibles a la iniciación del conflicto.

c) Por su parte el Comando de la FT 80 destaca en su informe la eficacia del sistema de adscripciones y el elevado adiestramiento de las tripulaciones que caracterizó a las operaciones de Sostén Logístico Operativo desarrolladas.

CONCLUSION:

En mérito a los resultados obtenidos se considera que, el sistema de adscripciones utilizado en el ámbito de la AVIACION NAVAL, debe ser mantenido y de ser factible perfeccionado.

NOTA: Lo expresado ha servido de referencia en el informe "ESPECIALIZACIONES DEL PERSONAL" producido por esta Comisión y que fuera elevado al Señor JEMGA.



17. CAPACIDADES DEL GRUPO AERONAVAL MALVINAS.

a) Tal como ya se señaló, el Plan Esquemático de COATLANSUR disponía que el COMANDO DE LA AGRUPACION ARMADA MALVINAS debía mantener las unidades aeronavales asignadas en aptitud para brindar Apoyo Aéreo Directo, Exploración Cercana, Lucha Antisubmarina y Sostén Logístico Móvil.

b) También se dijo que el Plan de Operaciones de la FT 80 disponía que el GT 80.1 debía cumplir en las Islas MALVINAS tareas de Apoyo Aéreo Cercano, Reconocimiento Armado, Ataque a Helicópteros y a Embarcaciones de Desembarco, Helitransporte, Búsqueda y Rescate y de Información.

c) Este mismo Plan de la FT 80 señalaba a su vez que:

c.1 Para el transporte dentro de MALVINAS se emplearían un helicóptero PUMA y un avión SKYVAN de la P.N.A.

c.2 La División de aviones MC-33 desarrollaría, prioritariamente, tareas de Apoyo de Fuego Aéreo en coordinación con el BIM5.

c.3 El helicóptero PUMA ejecutaría traslados logísticos, Helitransporte de tropas y Búsqueda y Rescate.

c.4 Como limitaciones operativas mencionaba que las facilidades del aeródromo de MALVINAS condicionarían las operaciones de MC-33 y que la disponibilidad de combustible en la Isla impondría un estricto control y dosificación de los vuelos.

d) Algunas de las características de las aeronaves en cuestión que interesan en relación con las tareas asignadas son:

d.1 AVION MC-33

Avión diseñado para adiestramiento avanzado, de operación limitada por las escasas facilidades de infraestructura de base y de apoyo logístico existentes en MALVINAS. Muy vulnerable ante la acción de defensas antiaéreas, incluyendo armas portátiles, y a los ataques de aviones enemigos, por carecer de blindaje, tener perfomances bajas y no contar con alarmas antiradar. Relativa capacidad para efectuar Apoyo Aéreo Cercano, con superioridad aérea propia. Inepto para reconocimiento fotográfico en situaciones de combate.

d.2 AVION T-34C

Avión diseñado para adiestramiento básico, de operación limitada debido a la falta de facilidades y apoyo en aeródromos de campaña y a las rigurosas condiciones meteorológicas imperantes en el área de operaciones. Sumamente vulnerable por acción de artillería antiaérea aún portátil o contraaérea, por falta de



blindaje, de sistemas de alarma y de armamento adecuado. Posee muy bajas perfomances. No disponiendo de superioridad aérea propia se lo considera muy poco apto para atacar helicópteros o embarcaciones de desembarco sin defensa antiaérea significativa.

d.3 HELICOPTERO PUMA (SA-330)

Su operación se vió limitada por el muy precario apoyo aeronáutico que se estableció en MALVINAS, incluyendo las restricciones existentes para el consumo de JP-1. Se destacó a un solo helicóptero, cantidad que se considera harto insuficiente para cumplir cualquier tipo de tarea en situación de combate. No dispone de ningún tipo de armamento ni blindaje. Sólo cuenta con un radar meteorológico. Posee muy buena capacidad para Búsqueda y Rescate y puede transportar aproximadamente 18 hombres armados.

d.4 AVION SKYVAN

A pesar de ser un avión apto para operar desde pistas no preparadas, el terreno sumamente blando y ondulado de los aeródromos auxiliares utilizados en MALVINAS, impuso restricciones en su operación. Se lo considera un avión apto para transporte y carga en tramos cortos. Puede despegar y aterrizar en distancias reducidas y cuentan con un radar meteorológico. Sufrieron idénticas limitaciones que los anteriores por falta de infraestructura y apoyo adecuado.

e) Por motivos que se analizan por separado, el primer avión SKYVAN de la P.N.A recién arribó a PUERTO ARGENTINO, once días después de la orden impartida por COATLANSUR (21 de abril).

f) El 14 de abril de 1982 el COAN informó por oficio al COOP su apreciación de que el enemigo contaba con capacidad para lograr superioridad aérea en MALVINAS.

Por otra parte, el Plan Esquemático de COATLANSUR además de aceptar como limitación para el empleo de la FLOTA DE MAR, la presencia de submarinos atómicos, reconocía también que la defensa de las Islas debía planearse considerando que no se dispondría de superioridad aérea local.

g) Dadas las limitaciones que imponía la pista de PUERTO ARGENTINO y la necesidad de proveer medios a la FT 79 y a los Grupos de Tarea de Exploración y de Ataque que operaron desde el continente, la ARMADA no disponía de otras aeronaves para asignar a la AGRUPACION MALVINAS.

...///

CONCLUSION:

Teniendo en cuenta la capacidad para obtener la superioridad aérea que se asignaba al enemigo y la disponibilidad de medios de la ARMADA, se considera que las aeronaves que fueron destacadas al GRUPO AERONAVAL MALVINAS resultaron:

a) INEPTAS e INSUFICIENTES para cumplir tareas de Apoyo Aéreo Cercano, Reconocimiento Armado, Ataque a Helicópteros y Ataque a Embarcaciones de Desembarco.

b) APTAS pero INSUFICIENTES para tareas de Búsqueda y Rescate y Helitransporte.

c) APTAS pero TARDIAMENTE DESTACADAS para proveer el Sostén Logístico Movil propio.

(Tras el regreso de los aviones S2E al continente, no se asignaron medios capaces de llevar a cabo acciones antisubmarinas.)

FUNA 20 - Art. 11.306.
PROFUARA 2 - Arts. 7.2.08, punto 1; 7.3.02; 4.5.04 y 2.2.07, 2º párrafo.